

4/76 OCTOBRE

INFORMATIONS S.N.C.B.

5.2.0.1.	7	45
Namur 1		

PUBLICATION BIMESTRIELLE
SAUF JUILLET ET AOUT

BULLETIN DE
LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES





Le train de soirée : une manière de vous faire apprécier.



4/76

INFORMATIONS S.N.C.B.

SOMMAIRE



NOUVELLES B

Trains exposition : 6
Case 27 : 12-13
Franc UIC : 14
La SNCB en Allemagne de l'Est : 14
Parking à Anvers : 15
B.I.C. : 15



ENTREPRISE

Transports massifs : 3
Les minerais au port : 5
Des torpilles pacifiques : 7
Transports extraordinaires : 8-9



EQUIPEMENT

La technologie au service du prix de revient : 10-11



TOURISME

Vacances d'hiver : 14

LE RESEAU DE LA COMMUNAUTE

Le 10 juin dernier, la visite royale a marqué le début des manifestations organisées à l'occasion du jubilé de la SNCB.

Reçu au siège central des chemins de fer où se tenait une exposition rétrospective, le Roi a entendu des allocutions prononcées par monsieur J. Chabert, ministre des Communications, et le chevalier de Spot, premier vice-président de la SNCB. De ces allocutions, nous extrayons deux passages qui situent particulièrement bien les préoccupations actuelles.

De Monsieur Chabert :

La poursuite d'une gestion rationnelle et économique au cours des dernières décennies devra continuer à caractériser la politique des Chemins de fer à l'avenir.

Ceci ne signifie cependant pas — et en ma qualité de Ministre des communications, je voudrais le souligner clairement — que l'infrastructure des chemins de fer soit démantelée. Dans le contexte économique actuel, il importe de calculer sérieusement la valeur des prestations des Chemins de fer. Nous devons nous garder cependant d'appliquer exclusivement le critère du „rendement économique” à des secteurs où une rentabilité sociale importante est poursuivie. Autrement dit, nous ne pouvons abandonner la moitié de notre réseau ferroviaire parce que seule l'autre partie atteint un seuil de rendement convenu. Serait-il acceptable de supprimer le transport par fer des betteraves sucrières du Westhoek ou bien un voyage en train en Ardenne ne devrait-il plus être possible?

Monsieur de Spot ajoute à cela :

Concernant l'avenir, il semble nécessaire de rappeler quelques points élémentaires :

- le réseau ferré belge appartient à la communauté;
- la SNCB, chargée de l'exploitation de ce réseau, appartient également à la communauté;
- le réseau et la SNCB n'existent donc qu'afin de réaliser le but fixé par la communauté.

L'avenir des chemins de fer belges sera donc celui que la Nation fixera. Pour notre part, nous estimons que, quelle qu'en soit la forme, ce rôle sera important.

Rédaction :
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 2299
Conception : P. Funken, Bruxelles
Imprimerie : S.A. Erasmus, Ledeborg

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable :
F. LEBOUTTE - BRUXELLES

PHOTOS
SNCB 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14
Algeco : 10, 11

Wagon tombereau à toiture enroulable

Taes



INFORMATIONS
SNCB
4/76



Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Taes, informez-vous.

Convient-il vraiment au transport de vos marchandises ?

Est-il le plus indiqué d'entre tous ?

Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos spécialistes :

Le service Manutention - Transport - Division 15.1

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles

Tél. 02/523 80 80,
poste 2139 ou 2135.

La Direction Commerciale
Division 62.3

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles

Tél. 02/523 80 80,
poste 2619 ou 2661.

Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

Le wagon Taes, équipé de bogies, est spécialement conçu pour le transport d'envois de grandes dimensions qui doivent être chargés par le haut et protégés des intempéries.

1^{er} atout : un chargement facile

Le Taes se prête extrêmement bien au chargement.

- Sa toiture enroulable mise en position ouverte dégage toute la surface utile du plancher. Un pont roulant, une grue ou des engins analogues peuvent y charger les marchandises comme on le fait en wagon-tombereau.

- Des transpalettes ou des élévateurs à fourches peuvent également pénétrer dans le Taes pour un chargement (ou un déchargement) « au sol ». Ils le font par les portes de 2,150 x 4,050 m ménagées au milieu des parois latérales.

2^e atout : une protection efficace

Le chargement par le haut une fois terminé, la toiture enroula-

ble est déployée en position fermée. Elle assure alors une protection parfaite des marchandises.

La manœuvre se fait au moyen d'une manivelle placée en bout de wagon et qui peut être actionnée par l'un ou l'autre côté et même des deux côtés à la fois.

Précisons qu'un seul homme suffit pour ouvrir et fermer toiture et portes.

Une gamme étendue

La gamme des marchandises à transporter de préférence en Taes est étendue.

Elle va des machines aux appareillages électroménagers en passant par tous les produits en sacs avec housse rétractable, les denrées alimentaires en boîtes de carton et les marchandises emballées en crêtes. Les caractéristiques principales de ces marchandises sont :

- les dimensions importantes (trop pour franchir les portes d'un wagon ordinaire);

- le poids élevé (qui nécessite l'emploi d'une grue);

- la sensibilité aux intempéries. Notons que les pulvérulents et granuleux en vrac ne sont pas admis au transport en Taes.

Prudence

Le Taes admet, sur les lignes de catégorie C, des chargements allant jusqu'à 57 tonnes. On lui destine parfois, comme nous l'avons dit, des marchandises particulièrement lourdes. Il ne peut cependant transporter les charges concentrées que suivant un plan de chargement précis.

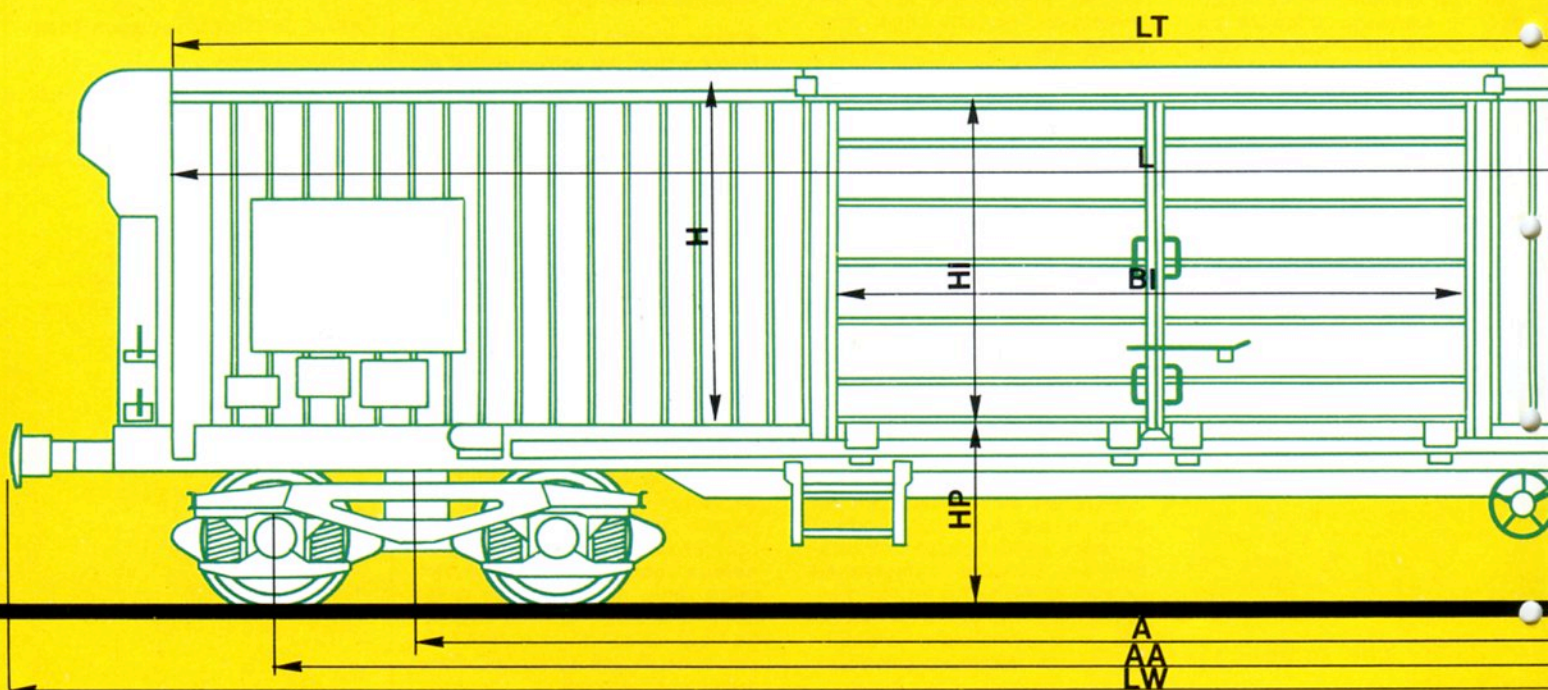
Les indications utiles figurent en bonne place, au flanc du wagon, près du dispositif enrouleur de la toiture. Les expéditeurs sont invités à respecter cette règle et, en cas de difficulté, à prendre conseil auprès de leur gare de desserte ou des spécialistes dont nous donnons ci-contre les références.

Il y va de la sécurité de leurs marchandises.

T Wagon à toit ouvrant

a à bogies
e portes de hauteur supérieure à 1,90 m
s apte à circuler à 100 km/heure

1	Code		Taes	Taes						
2	Type		1.416 AO	1.416 BO						
3	Nombre		210	200						
4	Numéro du wagon	code international numéro de série	3.188	3.188						
			585.1.000	585.1.500						
			209	699						
5	Année de construction		1972-1973	1973-1974						
6	Longueur hors butoirs = LW	mm	14.040	14.040						
7	Distance entre pivots de bogies = A	mm	9.000	9.000						
8	Distance entre essieux extrêmes = AA	mm	10.800	10.800						
9	Largeur hors tout = BW	mm	3.010	3.010						
10	Hauteur hors tout = HW	mm	3.610	3.610						
11	Hauteur du plancher = HP	mm	1.235	1.235						
12	Longueur utile = L	mm	12.394	12.394						
13	Largeur utile = B	mm	2.636	2.636						
14	Hauteur utile = H	mm	2.230	2.230						
15	Superficie	m ²	32,5	32,5						
16	Volume	m ³	72,5	72,5						
17	Ouverture de chargement à la toiture (enroulable)	longueur = LT	mm	12.394						
		largeur = BT	mm	2.583						
18	Ouverture latérale de chargement (porte coulissante)	hauteur = HI	mm	2.150						
		largeur = BI	mm	4.000						
19	Tare moyenne	T	23	23						
20	Charges autorisées	T	A	B1	B2	C	A	B1	B2	C
			41	47	49	57	41	47	49	57
			S	41	47	49	57	S	41	47
21	Charges concentrées maximum	T	m				m			
			a - a	2	30	35	a - a	2	30	35
			b - b	3	34	42	b - b	3	34	42
			c - c	5	39	48	c - c	5	39	48
			d - d	9	50	57	d - d	9	50	57
22	Rayon de courbe maximum	m	35	35						



5

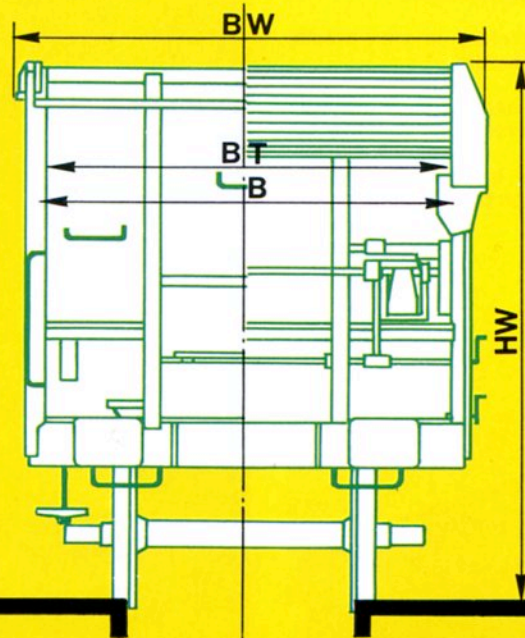
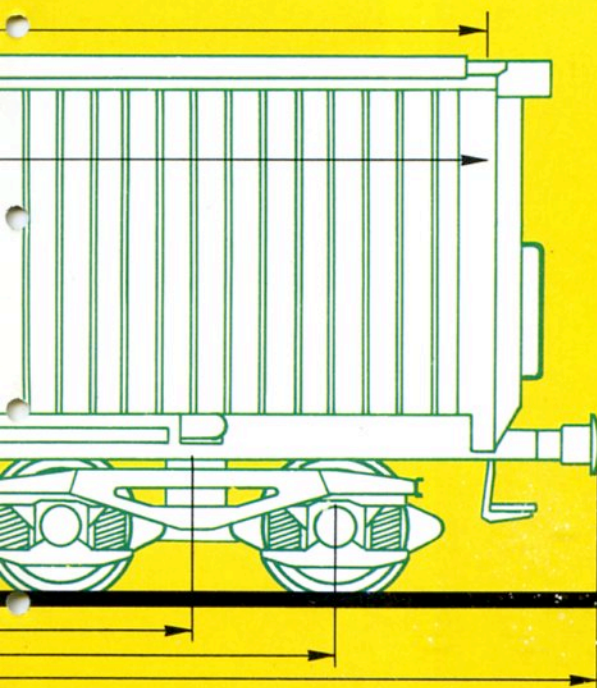
1^{er} chiffre du numéro de série (correspondant au type de wagon = T)



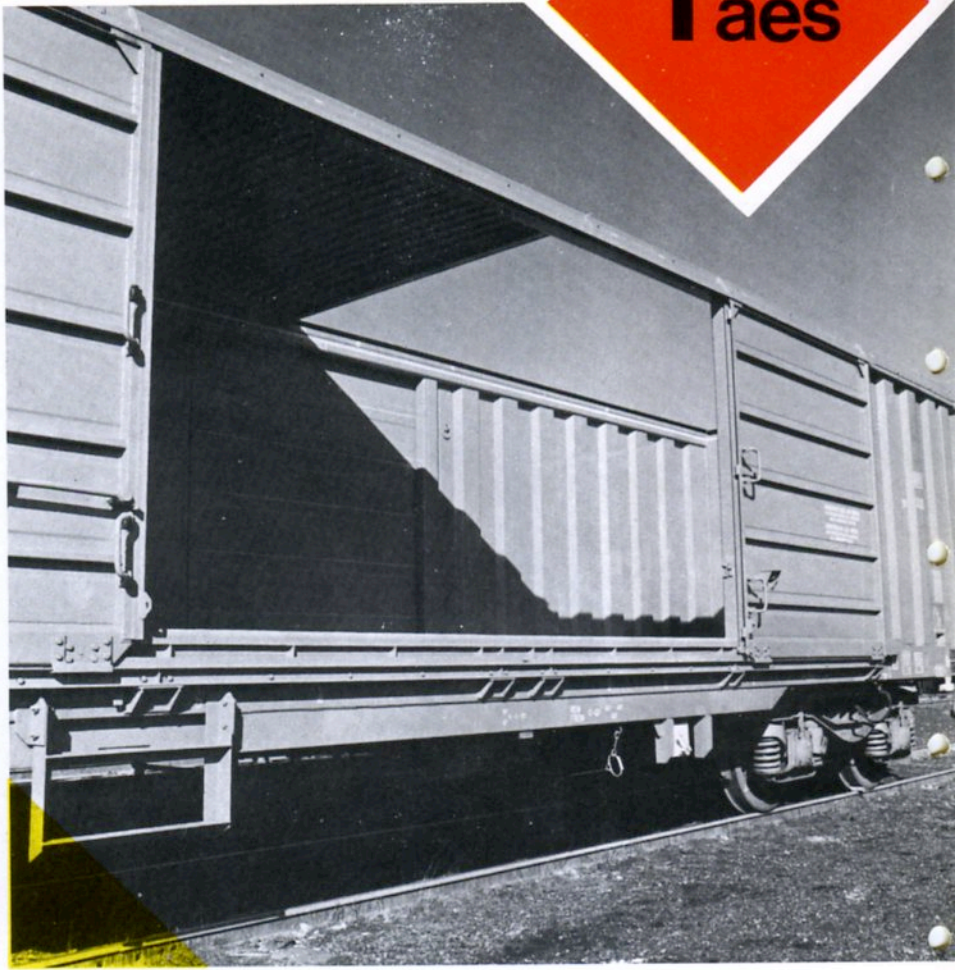
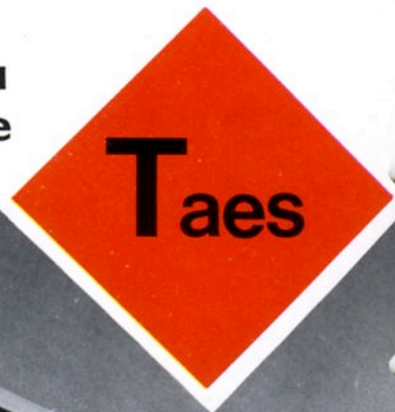
Taes			
1.416 B 1			
500			
3.188			
585.2.000			
499			
1976			
14.040			
9.000			
10.800			
3.010			
3.610			
1.235			
12.394			
2.636			
2.230			
32,5			
72,5			
12.394			
2.583			
2.150			
4.000			
23			
A	B1	B2	C
41	47	49	57
S	41	47	49
	m		
a - a	2	30	35
b - b	3	34	42
c - c	5	39	48
d - d	9	50	57
	35		



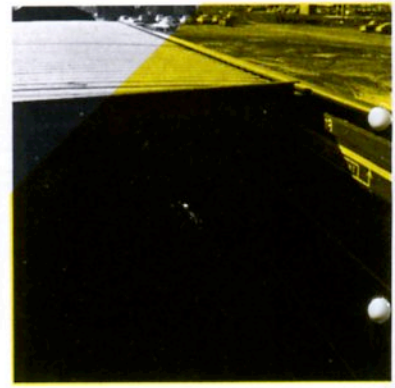
Pour renseignements techniques :
Service Manutention - Transport
 (Dir. E 15-1)
 Tél. 02-523.80.80 Ext. 2139



Wagon tombereau à toiture enroulable

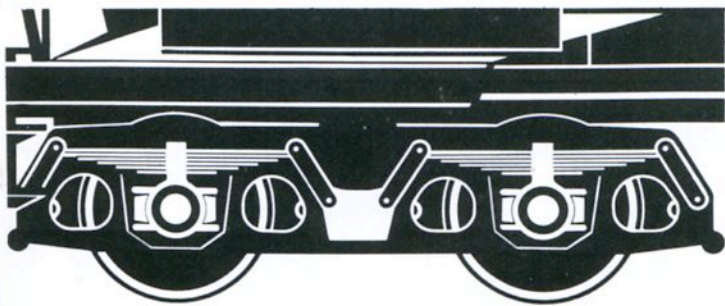


1. Manivelle d'enroulement (B) et blocage (A) en bout de wagon.
2. Ouvrez tout et chargez facilement.
3. Pour les charges concentrées, un plan précis, des limites à ne pas dépasser.
4. De grandes ouvertures latérales et une toiture enroulable : les atouts principaux du Taes.
5. La toiture — légèrement cintrée — se ferme hermétiquement et protège bien le chargement.





LES TRANSPORTS MASSIFS



Les chiffres ne peuvent être plus clairs : l'apport des secteurs minier, métallurgique et sidérurgique au trafic ferroviaire est considérable. Il atteint 75 % de l'ensemble !

Ces produits sont transportés non seulement par wagons complets, mais, qui plus est, par trains entiers, qui acheminent chacun mille tonnes et plus d'une même marchandise. Les navettes cadencées établies entre les ports ou les points d'extraction d'une part,

les centres de transformation d'autre part, en sont des exemples. Ce type de rotation naît à la suite d'un accord en vertu duquel l'industriel sera régulièrement desservi, suivant un horaire précis, quasiment immuable.

Sa réputation de transporteur de masse, le chemin de fer la justifie par une capacité de réponse élevée aux demandes massives mais irrégulières. A l'importation par voie maritime d'une quantité importante de charbons ou de minerais, par exemple, lorsque, en fort peu de temps, il doit acheminer plusieurs dizaines de milliers de tonnes vers l'hinterland industriel.

Transporter en masse, c'est bien. Encore faut-il le faire dans les meilleures conditions de rentabilité et sans que le

Une bonne partie du trafic ferroviaire s'organise sur ce mode. L'équipement des entreprises s'en trouve conditionné : les industriels réétudient leurs zones de réception afin de les adapter à l'outil construit par le chemin de fer pour obtenir de meilleures performances.

Cette variété de solutions confère au chemin de fer une grande souplesse. Les minerais sont chargés en wagons de particuliers, la fonte en fusion prend place dans des poches — des torpilles pacifiques — qui appartiennent aux producteurs; pour l'acheminement des céréales, un matériel adéquat est mis à la disposition des usagers par des loueurs. Cette politique porte ses fruits : là où les véhicules pourraient faire défaut, à un moment de grande activité, il est possible de réagir vite.

:une vocation du chemin de fer

coût de l'activité ne conduise à des tarifs inabordables. La concurrence, sur ce plan, est principalement exercée par la voie d'eau.

Transport intégré

Le maintien d'une position stable sur le marché des transports, le chemin de fer le doit entre autres à la grande diversification de son matériel. Dépourvu de cet outil bien adapté aux besoins, il ne pourrait défendre son trafic avec le même succès.

Cette faculté d'adéquation aux désirs de la clientèle le sert sur un autre plan : celui de l'intégration du transport à la chaîne de production.

La production intégrée n'est pas la moindre cause de l'essor économique extraordinaire de ces 25 dernières années. Poussant plus loin le raisonnement, industriels et chemin de fer cherchèrent le moyen d'étendre cette politique au domaine des transports. Solution pratique et payante. En éliminant les phases intermédiaires, en concevant un acheminement de bout en bout, ils ont créé un système de transport intégré qui libère producteur et utilisateur d'un certain nombre de soucis et de contraintes et leur procure en définitive une plus grande satisfaction.

Enlever les chargements au centre de production et les remettre sur raccordement, au sein même de l'usine, prêts à l'utilisation : voilà ce qu'on peut appeler un service complet.

Il y a peu, pendant l'arrêt d'un haut fourneau, une entreprise mit à la disposition d'un expéditeur ses wagons momentanément inutiles. La proposition en avait été faite par le chemin de fer. Cette collaboration, pour intéressante qu'elle fût — apport de la location pour le propriétaire, matériel immédiatement disponible pour le locataire — a surtout mis en lumière le rôle actif que le chemin de fer peut et entend jouer en faveur de sa clientèle.

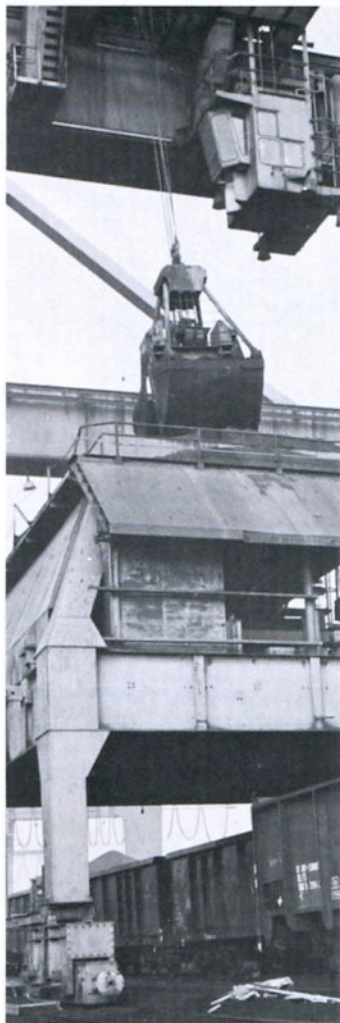
Un partenaire de choix

Grâce à la spécialisation des véhicules, chaque marchandise peut, de plus en plus fréquemment, être transportée dans la forme qui lui convient le mieux. Par ailleurs, puisque « le train roule par tous les temps », les conditions climatiques ne constituent nul handicap pour l'acheminement.

Le profil du chemin de fer pourrait être étoffé encore de bien d'autres traits : son économie d'espace, sa frugalité énergétique, et par conséquent sa propreté... Là n'est pas notre propos.

Dans les pages qui suivent, on verra comment s'organisent des trafics importants pour lesquels les spécialistes ont imaginé des solutions originales. A travers ces textes, le lecteur constatera aussi que des entreprises privées ont saisi tout l'intérêt que l'outil ferroviaire représente; ce qui prouve à l'évidence qu'il existe de grandes possibilités d'avenir.





L'importation maritime de minerais est un remède à la carence de notre sol en matières premières. Des navires chargés de minerais de toute nature accostent dans les deux ports belges spécialisés : Anvers et Gand. En 1974, par exemple, 13.534.000 tonnes de telles marchandises ont quitté les quais par le train en direction des entreprises sidérurgiques.

Cet ensemble est réparti entre quelques grands consommateurs pour l'approvisionnement desquels la SNCB a établi des services cadencés.

De navire à wagon, le temps d'une brève course dans le grappin d'une grue portique, les minerais franchissent en quelque sorte nos frontières, ceci pour le cas le plus rapide. Souvent, on les stocke provisoirement à quai avant de former des trains complets. Cela dépend de la possibilité qu'ont les entreprises d'alimenter ou non leurs réserves. Cela tient également à des impératifs techniques.

La sidérurgie possède son parc de wagons privés, auquel la SNCB peut ajouter, en cas de besoin, son propre matériel. Les disponibilités en wagons ne sont donc pas le problème le plus épineux.

Les navires, en général, reprennent la mer dès la fin du déchargement. Ils ne peuvent at-

tendre longtemps à quai. Les manutentionnaires — Stocatra et la Société Générale des Minerais à Anvers, CBM à Gand, par exemple — opèrent donc dans des délais très brefs : 2 jours, 3 ou 4 pour les très gros navires. Les entreprises sont-elles aptes à absorber quelques dizaines de milliers de tonnes en si peu de temps ? Leurs installations fixes permettent-elles l'arrivée d'un nombre considérable de wagons ? Elles ne le peuvent pas. La mise en attente au port, pour quelques jours, est donc indispensable.

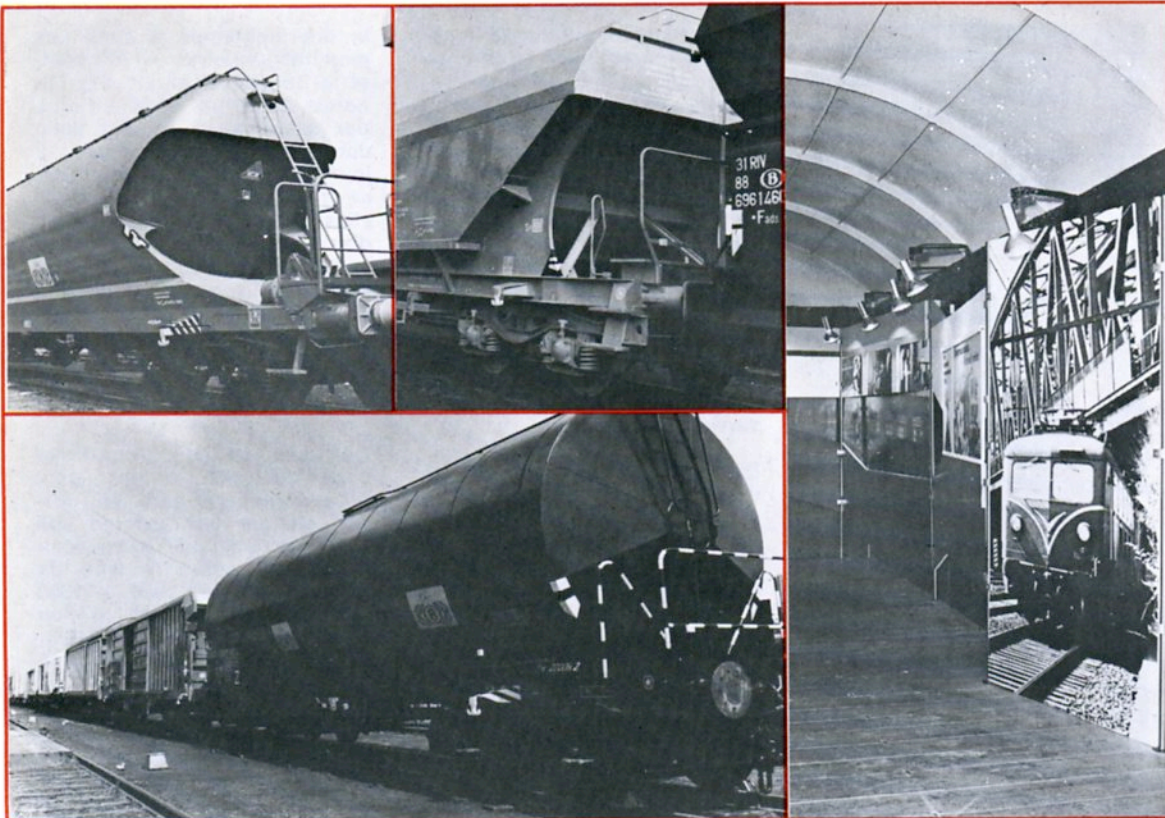
Calculons un peu. Pour livrer ces 13.534.000 tonnes dont nous parlions, il aura fallu former, chaque jour ouvrable, une moyenne de 50 à 55 trains complets, soit, selon le type de wagons utilisés, 1000 à 1500 véhicules, ou encore, si l'on veut, une rame de 15 kilomètres. Rapellons-le : il s'agit là de minerais uniquement.

Si l'on y ajoute d'autres types d'approvisionnements, par exemple l'arrivage de carburants, nous obtenons un trafic d'entrée très dense déjà, et qui peut arriver assez vite à saturation.

Les sociétés de manutention remplissent donc pour les importateurs deux missions essentielles : transbordement et mise en attente. Ce processus assure une certaine souplesse aux approvisionnements à l'usine. Il permet de se jouer des retards des navires sans que la production en souffre, d'éviter l'étouffement des équipements fixes, conçus pour un trafic régulier et de limiter la surcharge de transport à des moments de pointe.

LES MINERAIS AU PORT





Train-expo marchandises, en octobre

- 1 et 2 : Mouscron
- 5 et 6 : Roulers
- 7 et 8 : Courtrai
- 12 et 13 : Châtelineau
- 15 : Arlon
- 16 et 17 : Namur
- 19 et 20 : Anvers Est
- 21 et 22 : Gand Est
- 23 : Bruges
- 24 : Ostende
- 26 et 27 : Bressoux
- 28 et 29 : Verviers

TRAINS EXPO

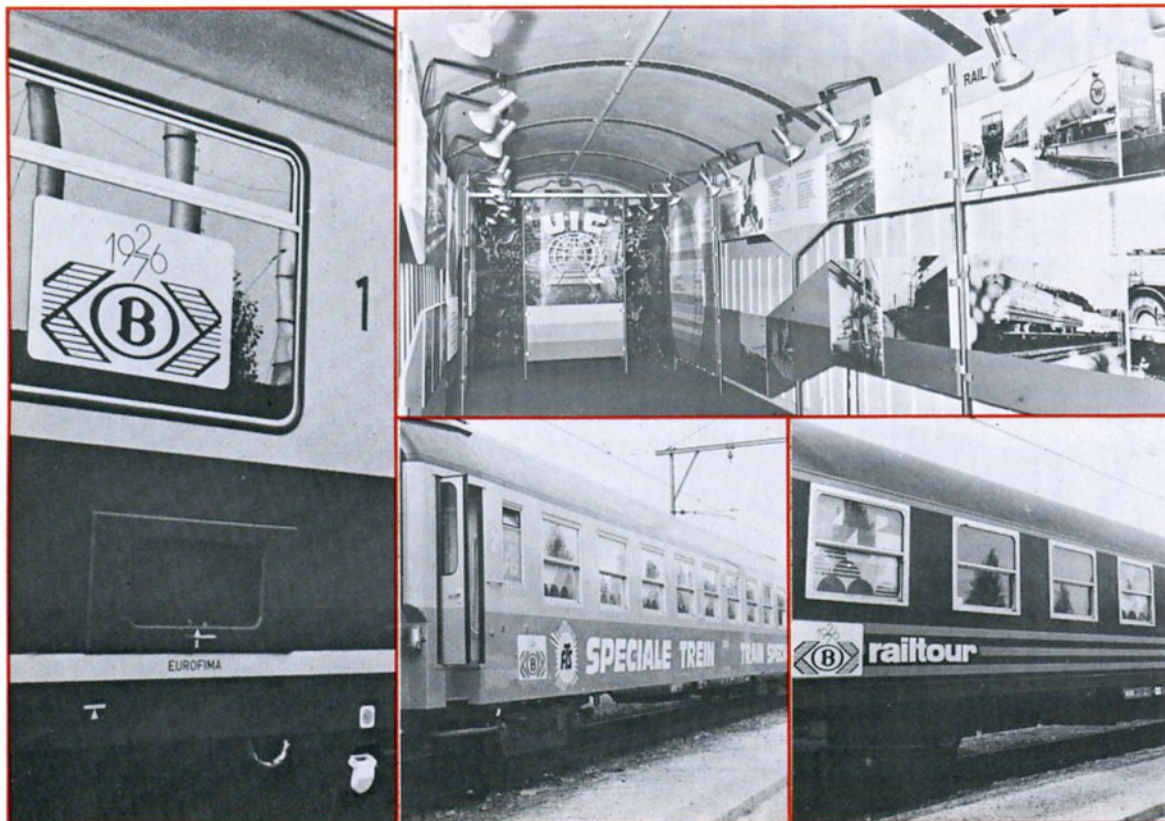


50^e ANNIVERSAIRE

Pour célébrer son cinquantième anniversaire, la SNCB met actuellement en circulation deux trains expositions qui présentent, pour le trafic voyageurs et en ce qui concerne le transport de marchandises, ses réalisations, son matériel moderne et ses projets d'avenir.

Au moment où ce bulletin vous parvient, les deux trains n'ont pas terminé leur circuit.

Voici donc un calendrier qui vous permettra de les visiter encore.



Train-expo voyageurs, en octobre

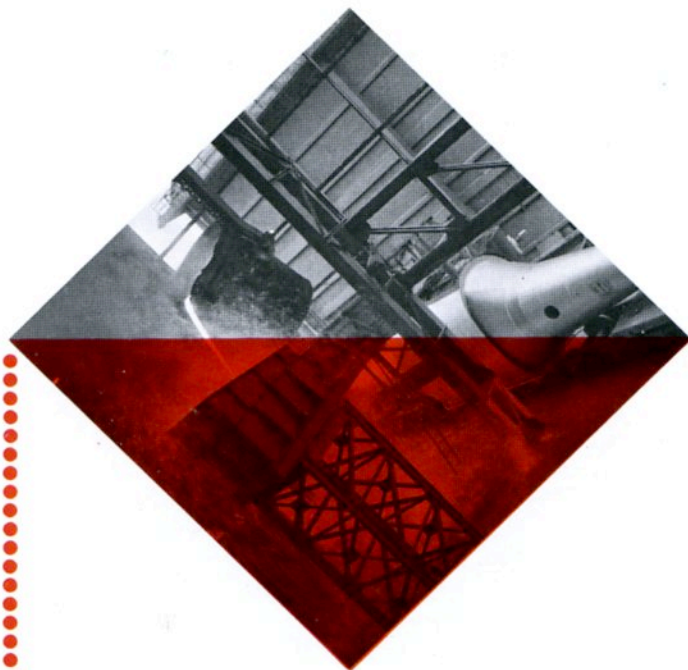
- 1 : Alost
- 2 au 4 : Gand St-Pierre
- 5 et 6 : Tournai
- 7 et 8 : Mons
- 9 au 11 : Charleroi Sud
- 12 et 13 : Courtrai
- 14 et 15 : St-Nicolas
- 16 au 17 : Ostende
- 19 et 20 : Arlon
- 21 et 22 : Jemelle
- 23 et 24 : Namur
- 26 et 27 : Malines
- 30 et 31 : Bruges

... et en novembre

- 2 et 3 : Mouscron
- 4 et 5 : Haine St-Pierre



des torpilles pacifiques



Depuis 13 ans, un trafic régulier de fonte en fusion est établi entre Seraing et Chertal. Vingt-deux kilomètres de trajet pour une rame de wagons-poches — baptisés « torpilles pacifiques » — qui acheminent leur chargement de fonte à 1200° C (150 tonnes par wagon).

Voilà une solution originale à un problème d'infrastructure industrielle.

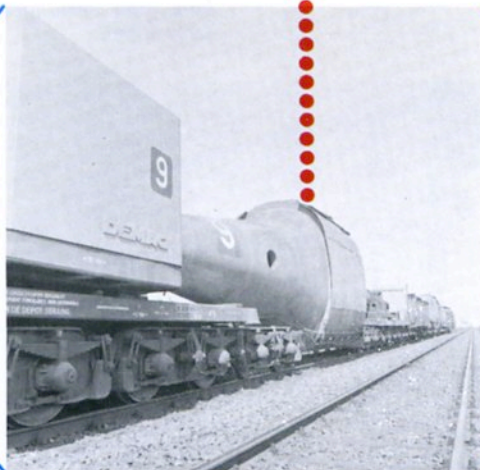
Les wagons sont vraiment très spéciaux. En forme de torpilles, ils protègent la matière au point que la perte de température n'atteigne que 4 à 5° C par heure. Pour cela, les ingénieurs leur ont donné un revêtement en matières réfractaires et isolantes de près de 40 centimètres.

La coulée, lors des opérations terminales, est une opération fort spectaculaire. Les poches, suspendues à deux tourelles sur bogies, pivotent sur un axe horizontal, et c'est le déchargement. Au chargement, les wa-



gons sont placés sous le four même.

De nuit et de jour — pas question d'arrêter les hauts-fourneaux — ces trains spéciaux circulent. Le trafic a atteint des moyennes de 60.000 tonnes mensuelles — soit 400 wagons. La satisfaction éprouvée par les utilisateurs a donné naissance à d'autres relations du même genre, adaptées aux besoins de l'activité industrielle.

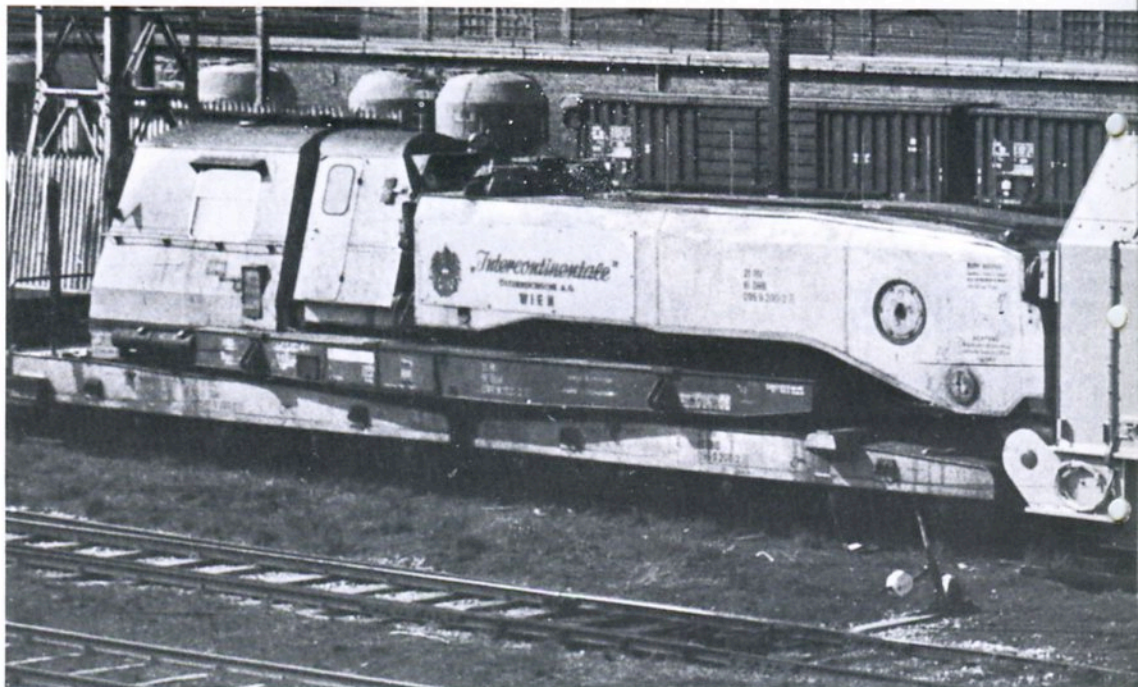


Cinq mai, Charleroi, sur le raccordement ferroviaire des ACEC.

On dirait un animal bizarre. Un mille-pattes, plutôt un mille-roues, mâtiné de tortue, avec cette drôle de carapace au milieu du dos. Sa jolie couleur — gris perle — fait rebondir en éclats vifs les rayons du premier soleil de l'année.

Un animal étrange, vraiment. Dans leur jargon, les « ferroviaires » l'appellent transport exceptionnel.

Ce monstre métallique, en partance pour la Pologne, est né de la greffe patiente d'un transformateur de 300 tonnes sur les deux moitiés jumelles d'un wagon équipé de 40 roues.



TRANSPORTS



● En tout état de cause, un acheminement normal ne peut être envisagé.

Une étude particulière s'impose; elle sera complétée par des contrôles (du chargement et de l'arrimage) effectués par le personnel compétent. Parfois, même, une équipe technique accompagne le convoi sur la section qui présente des difficultés (et donc, le cas échéant, jusqu'à destination).

● Cela dit, nous pouvons classer les transports exceptionnels en deux groupes : les uns isolés, les autres réguliers.

L'étude technique préalable débouche, si les conclusions s'y prêtent, sur la délivrance d'une autorisation de transport. Voilà pour les envois isolés. Pour les autres, des autorisations permanentes peuvent être délivrées. C'est le cas, par exemple, pour le transport régulier d'excavatrices au départ de Gosselies pour le Midi ou encore pour l'acheminement de certaines matières radioactives dont le container, en béton et en plomb, pèse à vide 70 tonnes.

L'autorisation permanente est valable pour chaque transport qui remplit les conditions de l'étude préalable.

● L'importance des sujétions détermine bien entendu la marge d'augmentation du prix de transport. Les frais d'étude, les prestations de contrôle et d'accompagnement ainsi qu'une sorte de « prime de risque » entrent dans le calcul.

Le tarif n° 15, consacré aux transports exceptionnels, dégage le département commercial de l'obligation d'appliquer les barèmes publiés — cela se comprend aisément — mais aussi de celle d'accepter le transport.

Le refus de transporter peut résulter de l'impossibilité absolue d'acheminer le chargement en raison de la configuration des lignes à parcourir et des obstacles rencontrés tant en Belgique qu'à l'étranger.

On peut le comprendre : le gabarit n'est pas à ce point élastique qu'on puisse l'entamer à l'infini; pour les transports internationaux, la traversée d'un réseau au gabarit peu généreux peut déterminer ce refus sans appel.

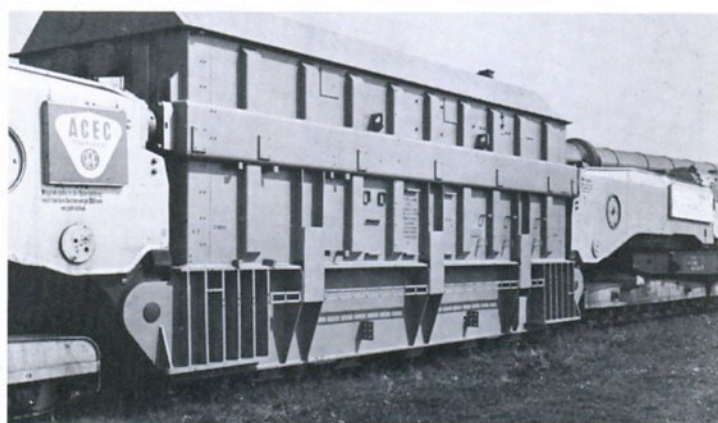
● Définir en quelques mots les transports exceptionnels n'est pas chose facile. Mieux vaut classer les cas selon des critères objectifs et rappeler que le dépassement des limites admises pour le transport constitue le fait déterminant.

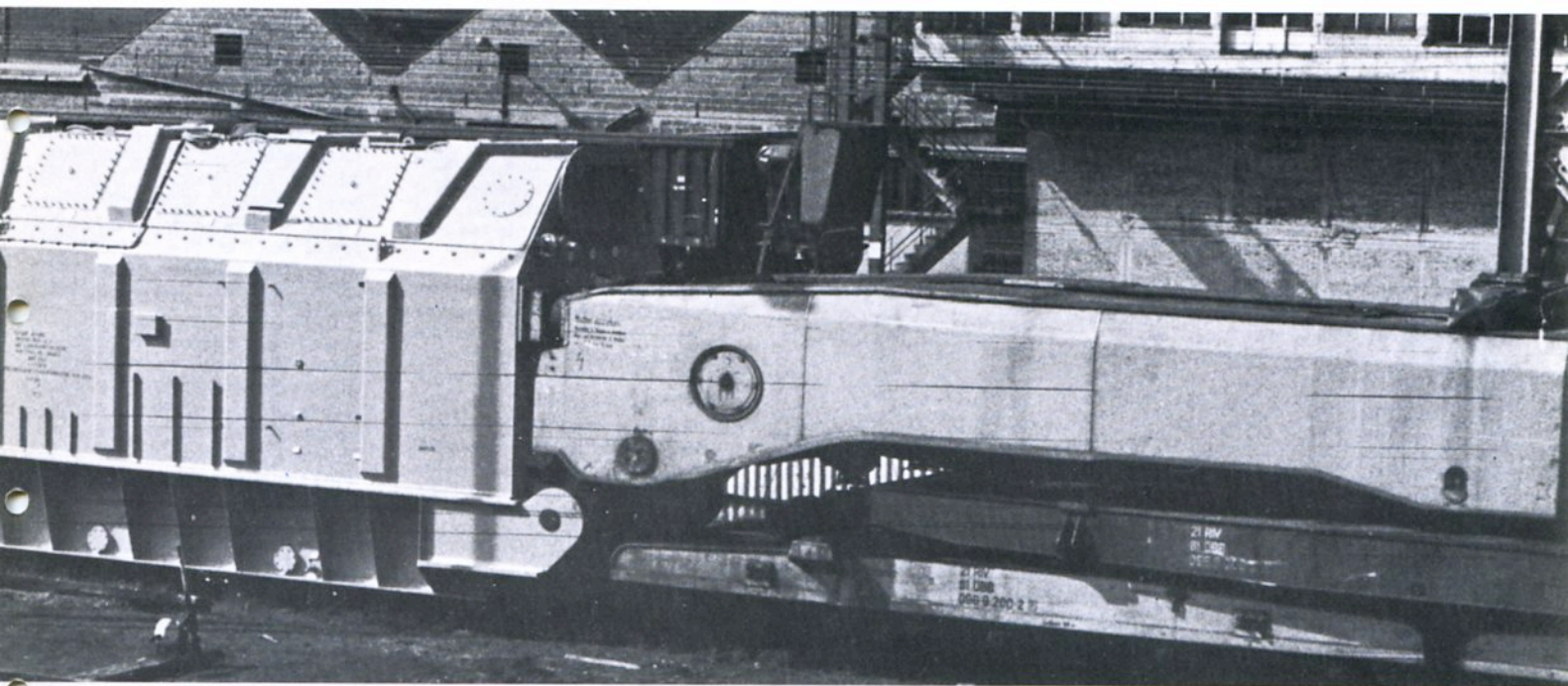
Premier cas : le chargement met le gabarit en péril. Il « attaque » les limites en hauteur; il risque ainsi d'endommager ponts et caténaires sur tout ou partie du trajet et se met lui-même en danger.

Deuxième cas : le chargement respecte le gabarit en hauteur, mais sa longueur et/ou sa largeur entraînent dans les courbes des déplacements latéraux. Peuvent en pâtir : les installations fixes, les convois à croiser et le chargement lui-même.

Troisième cas : respectueux du gabarit, le chargement pèse trop lourd. Le poids par essieu excède les limites autorisées.

D'autres cas peuvent découler de la combinaison de ces trois premiers, deux par deux ou même tous ensemble.





EXTRAORDINAIRES

- Notons que l'étroite collaboration établie entre les services techniques et le département commercial de la SNCB permet d'offrir à la clientèle un service de grande qualité et les meilleures garanties de sécurité.

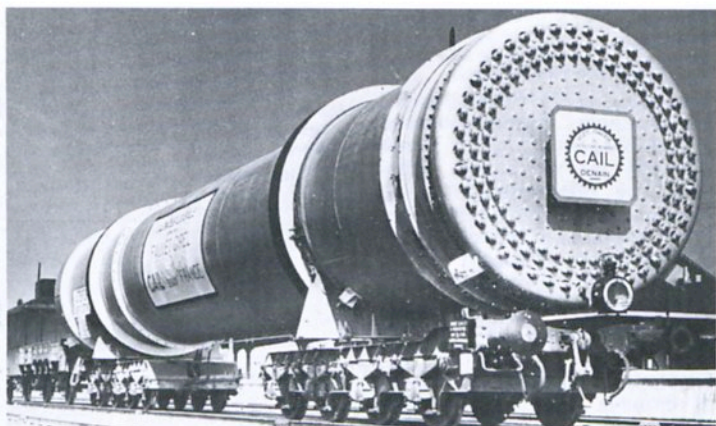
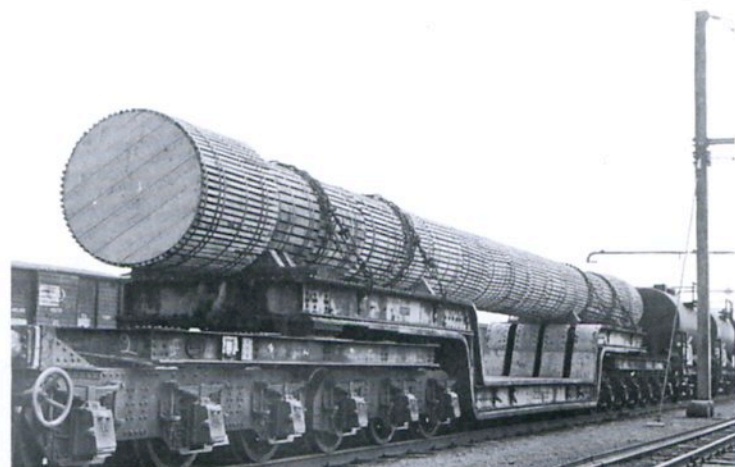
- Les services à votre disposition :

- étude technique :

Direction du Matériel
Bureau 23.33
Rue de Louvain, 17-21,
1000 Bruxelles
Tél. 02/513 18 70,
postes 3319 à 3323

- questions commerciales :

Direction commerciale
Bureau 62.11
Rue de France, 85,
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80;
postes 2283 et 2775

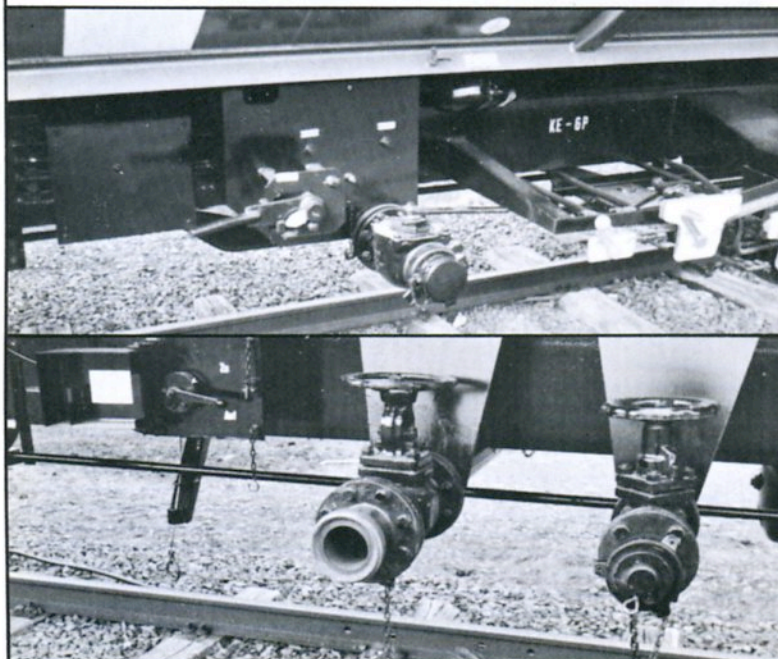


Anvers Sud Marchandises, 17-20 mai: la société VTG — Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH — présentait en collaboration avec son agence en Belgique, la Société ALGECO-BELGIQUE, sa deuxième exposition belge de wagons-citernes. Lors de la première, à Bruxelles Midi en 1973, nous avions déjà présenté le groupe VTG/ALGECO, qui loue aux expéditeurs un matériel ferroviaire très spécialisé.

A Anvers, l'exposant se déplaçait vers sa clientèle, les secteurs pétrolier et chimique bien représentés dans la métropole portuaire. Par ailleurs, il présentait un matériel plus « sophistiqué » que par le passé. Et cette deuxième caractéristique de l'exposition reposait sur une réflexion prospective dont le responsable d'Algeco a tracé pour nous les grandes lignes.



la technologie au service du prix de revient



Serrer les prix de revient

La compression des prix de revient est, pour les industriels, un souci permanent, une garantie de progression, voire de survie dans notre système de concurrence acharnée. Elle dépend intimement de la rentabilisation de chaque composante de ces prix.

Un effort permanent de perfectionnement et de modernisation de l'outil, la recherche constante de méthodes rapides et peu coûteuses ont conduit la technique de production à un seuil aujourd'hui pratiquement infranchissable : cadence maximum de la machine, compte tenu de l'intervention humaine, coût minimal de la production, eu égard à la sélection sévère des matières de base, etc.

La composante « transport » apparaît donc à certains comme la mine à exploiter pour obtenir de nouvelles économies sur le prix de revient total. Non le transport en lui-même, dont le prix ne pourra probablement guère diminuer, mais ses « extrémités ». Les opérations terminales — chargement et déchargement — nécessitent des infrastructures et du personnel. Simplifier les équipements au sol pour les rendre plus performants et accélérer le travail des agents de manutention tout en augmentant leur sécurité, voilà une politique propre à modifier sensiblement ces « extrémités » et, par conséquent, la conception des véhicules de transport.

Technologie

Elle trouve d'autant plus d'application lorsqu'il s'agit de produits pétroliers et chimiques, dangereux tant pour l'environnement que pour ceux qui les manipulent, et dont le transport exige parfois la réalisation de conditions physiques précises.

La technologie appliquée au matériel de transport facilite l'acheminement et les manipulations, assure une meilleure protection des marchandises et, qui plus est, accroît considérablement la sécurité des individus.

En voici des exemples :

- les vannes de déchargement de certains wagons-citernes sont à présent couplées à une soupape de ventilation. Ainsi donc, au déchargement, plus besoin d'escalader chaque wagon : une simple manœuvre au sol permet l'ouverture de la soupape, ce qui écarte d'office le risque d'implosion de la citerne mise sous vide en fin d'opération.
- un système de tubulures fixes et mobiles adaptées sur certains wagons permet un dé-

chargement-bloc. Autrement dit, lorsqu'il s'agit d'une rame de plusieurs wagons, grâce à l'interconnexion réalisée par ces tubulures, le branchement d'un seul véhicule aux installations fixes suffit pour décharger l'ensemble. Ce « gadget » tout neuf peut intéresser vivement certaines entreprises. Il procure une réelle accélération des opérations de vidange et facilite celles-ci sur les raccordements courts.

- pour le transport de produits déterminés, une torte isolation thermique a été mise au point. Les différentes couches de matières isolantes qui habillent la citerne permettent le transport sans problème de produits dont les températures doivent rester très stables (— 196 °C pour les gaz cryogéniques liquéfiés, par exemple).

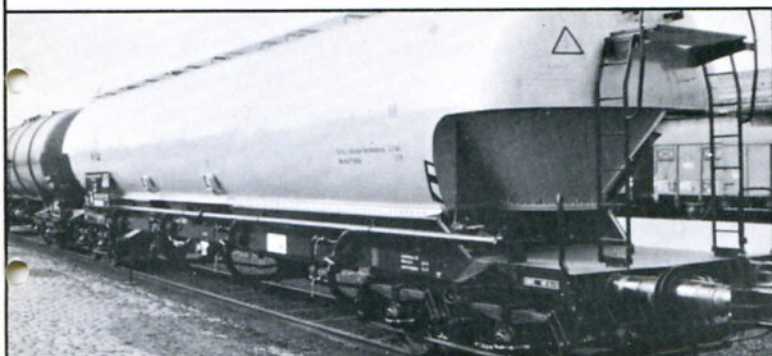
- entre autres problèmes, les expéditeurs se heurtent généralement à celui de la rupture de charge. Le transbordement des marchandises, aux portes des réseaux à écartement de voie différent, n'est pas sans danger et sans conséquences financières. Des wagons-citernes sont à présent conçus de telle sorte que leurs essieux — même ceux des bogies — puissent être remplacés en un temps très bref. Les essieux adéquats une fois placés, c'est le même wagon qui poursuit sa route, en Espagne, au Portugal, en Finlande...

Assurance

Les taux de location de tels wagons ne doivent pas être vus isolément mais dans le contexte de l'ensemble des coûts de transport. Si on devait discuter de l'accroissement des prix, ces dernières années, il faudrait aussi tenir compte des frais de chômage ou de traction, des taxes de transbordement, du bilan en matière de sécurité du travail. Dépenser un peu plus pour s'offrir ce progrès, c'est prendre une assurance supplémentaire, se garantir de l'accident aux conséquences fâcheuses.

Les visiteurs de l'exposition d'Anvers ont témoigné un vif intérêt pour ce matériel nouveau. Leur expérience d'expéditeurs est une caution suffisante pour affirmer que les wagons présentés possèdent beaucoup de qualités et répondent vraiment à l'attente des utilisateurs.

LE MATERIEL EXPOSE



1. Wagons pour pulvérulents

- wagons à bogies ou à deux essieux (4 versions) pour le transport de pulvérulents — produits légers en vrac d'une densité de 0,35 à 0,55 t/m³;
- chargement : par des ouvertures au sommet ou pneumatique;
- vidange : pneumatique;
- capacité, longueur hors butoirs et limites de charge sur les lignes

de catégorie C (entre parenthèses : limites en régime S - 100 km/h) :

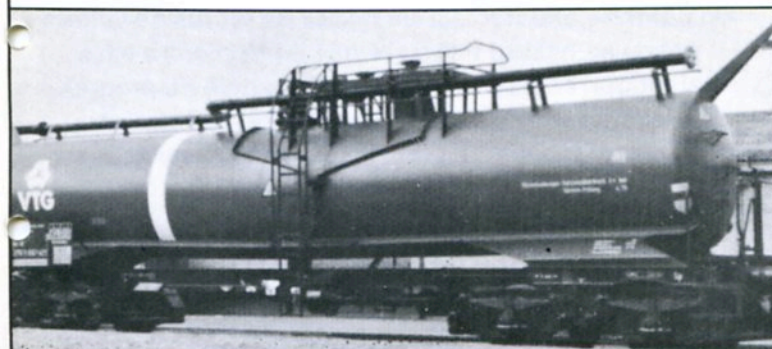
- + version 1 / à bogies : 100 m³ - 18,74 m - 52,6 t (44,6)
- + version 2 / à bogies : 80 m³ - 18,74 m - 55,7 t (47,7)
- + version 3 / 2 essieux : 63 m³ - 12,15 m - 25,1 t (21,1)
- + version 4 / 2 essieux : 52 m³ - 11,90 m - 25,1 t (21,1)
- pression de service : 2,5 kg/cm².



4. Wagon pour gaz liquéfié - ferry-boat

- wagon à bogies pour le transport de gaz liquéfiés sous pression : ammoniac, butadiène, méthyle amine, diméthyle amine, ... vers l'Angleterre;
- chargement : par la conduite de la phase liquide; égalisation de pression par la conduite de la phase gazeuse;
- vidange : même processus;

- capacité : 90 m³;
- longueur hors butoirs : 18,90 m;
- limite de charge sur les lignes de catégorie C : 50 t, même en régime S;
- la partie supérieure de la citerne est recouverte d'un pare-soleil.



2. Wagons pour H₂SO₄

- citernes à bogies pour le transport d'acide sulfurique (2 versions);
- chargement : par le sommet;
- vidange : par aspiration avec tube plongeur - un seul wagon à brancher pour vider toute la rame;
- capacité : 37 m³;
- longueur hors butoirs : 14,40 m;
- limite de charge sur les lignes de catégorie C :
 - + version 1 : 58,4 t, même en régime S;
 - + version 2 : 58,8 t, même en régime S;
- pression de service : 3 bars.



5a. Wagon ferry-boat pour l'Angleterre

- wagon à deux essieux, en inox, pour le transport de produits agressifs ou sensibles d'un poids spécifique de 0,9 à 1 t/m³ spécialement en trafic par ferry-boat avec l'Angleterre;
- chargement : par le dôme ou tubulure voisine;
- vidange : par vannes de fond et de côtés ou pneumatique;
- capacité : 27,5 m³;
- longueur hors butoirs : 9,80 m;
- limites de charge sur les lignes de catégorie C : 28 t, même en régime S;
- pression de service : 3 bars;
- muni d'un calorifugeage de 100 mm et de 6 circuits de chauffage.

5b. Wagon pour la Finlande

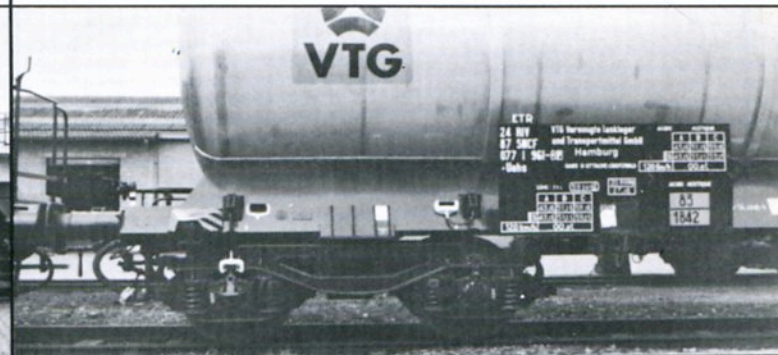
- wagon comparable au précédent mais destiné au trafic vers la Finlande;
- mêmes caractéristiques métriques sauf la capacité : 30 m³;
- équipé d'essieux interchangeable à Hangö pour la circulation en Finlande, mais admis, également, sur les autres réseaux;
- muni d'un calorifugeage de 100 mm et de 6 circuits de chauffage.



3. Wagon pour carburants

- wagon à bogies, en acier normal, pour le transport de carburants légers;
- chargement : par le dôme;
- vidange : par vanne de fond couplée avec une soupape de ventilation;

- capacité : 88 m³;
- longueur hors butoirs : 15,60 m;
- limite de charge sur les lignes de catégorie C : 59,4 t, même en régime S.



6. Wagon pour l'Espagne

- Wagon comparable au précédent, mais à bogies;
- capacité : 60 m³;
- longueur hors butoirs : 14,40 m;
- limite de charge sur les lignes de catégorie C : 59,2 t, même en régime S;

- équipé d'essieux interchangeables pour la circulation en Espagne et au Portugal, mais admis également sur les autres réseaux;
- muni d'un calorifugeage de 100 mm et de 4 circuits de chauffage.

CASE 27

attention au litige !

Voilà deux ans, nous avons attiré l'attention de nos clients sur l'intérêt, pour eux, lorsqu'ils remplissent une lettre de voiture internationale, de compléter correctement la case 27, réservée aux prescriptions d'affranchissement.

Un progrès est apparu, incontestablement. Mais nous sommes loin encore de la perfection. Et des litiges surviennent, consécutifs à la mauvaise utilisation des mentions requises.



Un moyen de communication

Nous ne préjugeons pas, bien entendu, de la valeur de toutes les parties de la lettre de voiture. Mais nous pouvons dire cependant que la case 27 est, par excellence, un moyen de communication entre expéditeur, destinataire et transporteur.

Ce petit rectangle détermine, pour les trois parties, la manière dont seront réglés les frais de transport.

A défaut de mention précise, le chemin de fer peut être amené à facturer erronément ces frais au destinataire. Mauvaise surprise pour celui-ci s'il n'avait rien prévu de tel. Contretemps pour le transporteur également, contraint dès lors d'ouvrir un dossier de litige.

Sondage

Un contrôle effectué sur un millier de lettres de voiture prises au hasard a montré que 64 % d'entre elles étaient correctement remplies. Il y a déjà du progrès.

Voilà deux ans, nous étions loin de ce résultat.

Pourtant, il faut, dans la foulée, poursuivre l'effort accompli.

En pratique

Il existe quelques règles élémentaires, dont il est prudent de ne pas s'écarter :

- Une seule croix dans la case 27 : en mettre davantage, ce serait brouiller les cartes. Les services ferroviaires mettraient tout à charge du destinataire.
- Tarifs internationaux : ceux-ci prévoient des prescriptions d'affranchissement précises; il convient de s'y conformer.
- Usage des codes : la CIM (dans son annexe 16) prévoit une codification des frais fixes à porter en compte en supplément du prix de transport. Utilisez ces codes : vous éviterez les mentions erronées, et les agents du chemin de fer vous comprendront immédiatement.
- Envois avec application des tarifs nationaux : il existe 7 possibilités que nous donnons dans le tableau suivant avec les remarques utiles.

Des problèmes ?

Notre service commercial est là pour vous dépanner.

Si vous rencontrez le moindre problème, prenez contact avec la gare expéditrice ou avec le représentant commercial dans votre région.

Votre question trouvera réponse.

1^{er} cas : Franco de port

Vous payez le prix de transport de la gare de départ à la gare d'arrivée à l'exclusion des frais accessoires, que le destinataire paiera de son côté.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvoorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis	▶
<input type="checkbox"/> 2. Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)

2^e cas : Franco de port y compris . . .

Vous payez le prix de transport de la gare de départ à la gare d'arrivée ainsi que certains frais exactement désignés. Le destinataire paiera le solde.

Remarque : dans notre exemple, nous mentionnons les frais au moyen de leur codification : 24 = taxe de camionnage au départ; 60 = droits de douane et autres sommes perçues par la douane à l'exclusion de la TVA.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvoorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis	▶ 24,60
<input type="checkbox"/> 2. Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)

3^e cas : Franco de port jusqu'à . . .

Vous payez le prix de transport sur le parcours belge uniquement. Le destinataire paie tout le reste. Indiquez le point frontière.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvoorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis	▶ ERQUELINNES fr
<input type="checkbox"/> 2. Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)

4^e cas : Franco de port y compris . . . jusqu'à . . .

Même chose qu'en 3) avec prise en charge de certains frais exactement désignés : vous indiquez ceux-ci.

Remarques :

- le destinataire paiera les frais accessoires **localisables** à partir de la frontière;
- les frais de location de bâches, palettes, containers... vous sont portés entièrement en compte si vous les avez indiqués. Le partage au prorata des distances n'est pas appliqué.

L'indication des numéros 24 et 28 signifie que l'expéditeur supporte la taxe de camionnage au départ ainsi que la taxe pour l'accomplissement des formalités en douane au point frontière de sortie.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvoorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis	▶ 24,28 ERQUELINNES fr
<input type="checkbox"/> 2. Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)

5^e cas : Franco de tous frais

Vous payez tout, prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais. Remarquons que si le destinataire engage des frais sans vous en prévenir (entreposage à l'arrivée, par exemple), ces frais lui seront portés en compte.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvoorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)	
<input type="checkbox"/> 1. Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis	▶
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)

6^e cas : Franco pour . . .

Indiquez en francs belges le montant exact de votre intervention dans le coût total du transport. Le destinataire paiera le reste. Si par exemple vous ne payez que les frais de dédouanement, demandez-en le montant à la gare expéditrice ou à la douane et indiquez-le.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvoorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)	
<input type="checkbox"/> 1. Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis	▶
<input type="checkbox"/> 2. Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag) ▶ 5000 FB

7^e cas : Tout à charge du destinataire

Vous ne payez rien.

Alors, n'indiquez rien dans la case 27. Tout sera facturé au destinataire.



VACANCES D'HIVER

Les vacances commencent dans le train. En hiver particulièrement, quand la neige, le verglas et le brouillard rendent la circulation routière périlleuse et plus fatigante que jamais.

Mais là n'est pas la seule raison. Choisir un hôtel, y réserver des chambres, songer à chaque détail est une tâche complexe pour qui n'y est pas habitué.

Les spécialistes du « tout compris » en ont fait leur quotidien. Ils organisent tout pour vous, vite, mieux et à des conditions plus intéressantes. Grâce à eux, vous devenez, pour les hôteliers, les restaurateurs, les écoles de ski des clients à qui l'on offre un service de qualité.

Consultez sans attendre les programmes d'hiver de Railtour et FTS, disponibles dans les gares et agences de voyage. Ils vous mettent la France, l'Autriche, la Suisse à portée de main.

Réservez votre séjour, préparez vos bagages, prenez le train... et puis, tout simplement, détendez-vous, sans soucis.



DES TARIFS EN FRANCS UIC

Le 1^{er} juillet, les tarifs précédemment exprimés en francs-or ont été réévalués. Cette fois, les prix de transport sont donnés en francs UIC, nouvelle unité de compte mise en vigueur le 1^{er} janvier dernier.

Si le franc UIC intéresse au premier chef les réseaux ferroviaires pour le calcul des compensations qui découlent de l'échange de matériel et de services, la clientèle, cependant, le découvre aujourd'hui dans les quelques tarifs internationaux où il sert de base monétaire. C'est le cas notamment du tarif n° 9145 pour le transport international de containers.

Rappelons brièvement les principales caractéristiques de ce franc.

Sa valeur a été déterminée de façon à correspondre, au 31 décembre 1975, à celle du franc-or; depuis le 1^{er} janvier 1976, elle est calculée en fonction des cours d'un ensemble de 17 monnaies choisies et pondérées suivant l'importance des produits de l'exploitation ferroviaire des réseaux correspondants.

Les quantités de chaque monnaie pour le calcul sont les suivantes :

Mark allemand :	0,236890
Franc français :	0,267854
Couronne tchécoslovaque :	0,251729
Zloty - Pologne :	0,608208
Livre anglaise :	0,0117601
Mark est-allemand :	0,0574162
Livre italienne :	15,1691
Franc belge :	0,639018
Franc suisse :	0,0371854
Forint - Hongrie :	0,279779
Leu - Roumanie :	0,0601823
Schilling autrichien :	0,200830
Peseta espagnol :	0,623373
Couronne suédoise :	0,0431885
Leva - Bulgarie :	0,00867285
Dinar yougoslave :	0,143028
Florin hollandais :	0,0195434

La composition de cet ensemble sera révisée une première fois le 1^{er} janvier 1977, puis ultérieurement tous les trois ans.

Le Bureau Central de Compensation de Bruxelles agissant pour le compte de l'ensemble des réseaux calcule, chaque jour, la valeur du franc UIC en convertissant en francs belges, monnaie de référence, les quantités de monnaies visées ci-dessus, sur base des cours moyens, soit pratiqués sur le marché des changes de Bruxelles, soit fixés par les autorités monétaires des pays intéressés.

Il communique par télex aux réseaux la valeur du franc UIC en francs belges déterminée le 15 et le dernier jour de chaque mois ou, le cas échéant, le jour ouvrable précédent.



Si la valeur en francs belges vient à marquer, par rapport à la dernière valeur communiquée, un écart supérieur à 1%, le Bureau Central la notifie sans délai aux réseaux.

Chaque réseau calcule alors la valeur du franc UIC dans sa propre monnaie, à partir de la dernière valeur en francs belges, sur base du cours moyen du franc belge pratiqué sur le marché des changes de son pays ou fixé par ses autorités monétaires.

Le Bureau Central de Compensation communiquera volontiers à toute personne intéressée la dernière valeur du franc UIC. Il suffit de lui téléphoner au 02.523 80 80, poste intérieur 2715.

LA SNCB REPRESENTEE EN ALLEMAGNE DE L'EST

Depuis longtemps, la SNCB a établi une représentation commerciale à Cologne. Nous en avons déjà parlé, notamment lors de l'extension des bureaux de l'agence. Le champ d'action de cette représentation vient d'être élargi. En effet, outre l'Allemagne occidentale et les pays scandinaves, il couvre maintenant la République démocratique allemande.

Qu'on se le dise donc : tout problème de trafic avec l'Allemagne de l'Est peut être soumis à

Monsieur Devillers
Représentant de la SNCB
Hauptbahnhof
Bahnhofvorplatz, 3
Cologne
Tél. 21.27.61 à Cologne

BUREAU INTERNATIONAL DES CONTAINERS

Le Bureau International des Containers (B.I.C.), fondé en 1933 sous les auspices de la Chambre de Commerce Internationale, est le seul organisme international qui réunit toutes les parties intéressées à la conteneurisation : constructeurs, loueurs, transporteurs (maritimes, ferroviaires, routiers et aériens), intermédiaires de transport, chargeurs, etc...



Par ses fiches périodiques, par ses publications, il donne à ses membres toutes les informations générales utiles en matière de conteneurisation.

Les grands problèmes que pose cette technique sont examinés au cours des forums qu'il organise et des groupes de travail sont chargés, après étude, de faire valoir, par leurs rapports, les avis des membres du B.I.C. auprès des instances internationales.

En outre, il est chargé de tenir le registre des marques codées de containers (marques établies selon les règles fixées par l'ISO) et en assure la protection internationale.

Le Bureau International des Containers (38, Cours Albert 1^{er} à 75.008 Paris) dispose d'un réseau de délégués nationaux qui le représentent dans 11 pays : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Grande Bretagne, Italie, Japon, Pays-Bas, Suisse, USA et Afrique du Sud.

En Belgique, c'est Monsieur F. E. Gijssen, directeur de Railtrans, Zomerweg, 26 à Anvers, qui représente le B.I.C.

ANVERS CENTRAL : UN PARKING A 100 METRES

Depuis le 1^{er} septembre, un nouveau service est offert aux voyageurs qui s'embarquent à Anvers Central.

S'ils se rendent à la gare en voiture, les usagers peuvent à présent garer leur véhicule au parking NOVA, situé dans la rue Van Wesenbeke, à moins de cent mètres de la gare.

Les abonnés au chemin de fer, sur présentation du document, peuvent obtenir un abonnement de parking valable un mois au prix exceptionnel de 750 francs, TVA comprise.

Les voyageurs occasionnels, lors de leur déplacement en train, peuvent y garer leur voiture pour 50 francs (TVA comprise) par jour de calendrier. Ce tarif leur sera consenti si la carte de parking délivrée préalablement porte le timbre à date de la gare — que le guichetier apposera en délivrant le titre de transport.

Notons deux points importants :

- ce service fonctionne du lundi au vendredi, week-end exclu;
- l'abonnement général de parcage SNCB n'est pas valable au parking NOVA.

trains de soirée



PAUL FUNKEN

Un rendez-vous à la première heure,
à 500 km,
chez un client nouveau...
c'est le piège.

Y être à temps n'est pas facile.

Tenir la forme,
c'est toute une affaire.
Sauf...

Sauf si vous prenez
le train de soirée.

Quittez le bureau
à l'heure habituelle.

Prenez le train.

Un repas vous y attend.

Avant minuit,
vous arrivez sur place.

Le lendemain matin :
un bain, un petit déjeuner copieux,
et à l'heure dite,
vous voilà au rendez-vous,
pas frippé, pas « vaseux »,
bien.

Le train de soirée,
c'est une manière
de vous faire apprécier.

Nous avons un "pub" qui fait Bruxelles-Strasbourg en 4H15.

Un «pub», un salon, un restaurant, un confortable bureau... les TEE sont tout cela à la fois.

Les TEE Iris et Edelweiss assurent la liaison Bruxelles-Suisse deux fois par jour. Le premier part le matin de Bruxelles Q.-L. à 7 h 19, l'autre, l'après-midi à 16 h 29.

Leurs temps? Remarquables!

Bruxelles Q.-L. - Luxembourg: 2h.

Bruxelles Q.-L. - Metz: 3h.

Bruxelles Q.-L. - Strasbourg: 4h15.

Bruxelles Q.-L. - Bâle: 5h25.

Bruxelles Q.-L. - Zürich: 6h30.

Une liaison TEE extrêmement intéressante: Bruxelles-Strasbourg. Environ 500 km parcourus en 4h15! Il est possible de faire l'aller et retour en un jour, tout en ayant du temps sur place...

D'autant plus précieux qu'il n'y a pas de liaison aérienne directe!

TEE Iris/Edelweiss

Bruxelles-Luxembourg-Metz-Strasbourg-Bâle-Zürich

